

GIACOMO MONTELEONE

*(Responsabile Area Pianificazione e Programmazione dei Trasporti del
Dipartimento Trasporti e Comunicazioni dell'Assessorato del Turismo
delle Comunicazioni e dei Trasporti della Regione Siciliana)*

**IL RILANCIO DEL TRASPORTO MARITTIMO
IN SICILIA**

Grazie, prof. Camarda.

Devo preliminarmente associarmi ai ringraziamenti del dott. Pujia agli organizzatori per aver dato la possibilità alla Regione Siciliana di partecipare ad un Incontro di studio su temi riguardanti i trasporti e la logistica.

Personalmente ritengo che queste occasioni siano molto proficue ed utili, in primo luogo al Dipartimento a cui appartengo, perché rappresentano la sede privilegiata per verificare l'attività amministrativa del Dipartimento nel settore dei trasporti e, allo stesso tempo, costituiscono un utile momento di confronto con il mondo scientifico e, in generale, con tutti coloro che rappresentano a vario titolo gli attori di questo settore.

In primo luogo vorrei illustrarvi in generale l'attività del settore del quale sono responsabile: l'area "Pianificazione Trasporti" è preposta alla redazione del Piano Regionale dei Trasporti e dei suoi aggiornamenti e, nello specifico, alla programmazione di settore inerente la mobilità dei passeggeri e delle merci con le diverse modalità.

L'area che dirigo è nata nel 2001, anno in cui la Regione Siciliana ha ritenuto indispensabile dotarsi di un Piano regionale dei trasporti in linea con gli orientamenti nazionali e comunitari, documento che fino a quel momento, nonostante vari tentativi, non si era riusciti a definire.

Il Piano regionale dei trasporti e della mobilità, dopo una attenta e dettagliata fase preparatoria, ha visto la luce nel 2002.

Tale Piano ha una propria struttura che assume come riferimento il piano generale dei trasporti e della logistica edito dal competente Ministero nel 2001.

Si tratta, quindi, di un Piano che trova inquadramento nel sistema trasportistico nazionale e comunitario.

Nel citato Piano generale dei trasporti e della logistica, si richiedeva infatti che i piani regionali non fossero documenti rigidi nelle loro previsioni, ossia una mera elencazione di interventi infrastrutturali programmati a livello regionale, ma che fossero strumenti dinamici, divisi in varie articolazioni interne a seconda delle varie modalità, suscettibili di aggiornamenti e rimodulazioni in ragione delle particolari dinamiche socio-economiche del territorio.

In particolare, il piano regionale dei trasporti adottato dalla Regione Siciliana è stato articolato in un "Piano" cosiddetto "direttore", che rappresenta una sorta di "quadro-generale", contenente essenzialmente indirizzi generali di tipo politico, ma che fornisce anche un primo elenco di infrastrutture prioritarie ritenute indispensabili per ottimizzare, nell'immediato, il sistema trasportistico regionale.

Al "Piano direttore" fanno quindi capo i seguenti sei "Piani attuativi", ognuno per una specifica modalità:

1. Piano attuativo per il trasporto delle merci e della logistica;
2. Piano attuativo per il trasporto marittimo;
3. Piano attuativo per il trasporto stradale;

4. Piano attuativo per il trasporto ferroviario,
5. Piano attuativo per il trasporto aereo;
6. Piano attuativo per il trasporto pubblico locale (di prossima definizione).

Questo è l'assetto strutturale del Piano regionale dei trasporti che, come già detto all'inizio, ha visto la luce nel 2002.

Oggi, nel 2007, si comincia già a parlare di aggiornamento del Piano, proprio per i principi di dinamicità che ricordavo prima: il *multi-sistema* dei trasporti è caratterizzato da una forte dinamicità e risente di tutta una serie di componenti e azioni socio-economiche e politiche che investono il territorio regionale.

Seguendo una scala territoriale, e partendo da quella più ampia, ossia quella europea, va anzitutto rilevato che l'allargamento a 27 Stati dell'Unione Europea ha fortemente condizionato il sistema dei trasporti, spostando l'asse di riferimento verso est.

La rete transeuropea dei trasporti, che era suddivisa in poli, nodi ed archi, si va spostando verso l'est europeo e, in particolare, si orienta lungo una direttrice est – ovest.

Come è agevole comprendere, questo fenomeno a livello macroterritoriale diventa un primo elemento da tenere in considerazione nella rivisitazione della pianificazione dei trasporti a livello regionale e locale.

Così, la Sicilia ha ritenuto di dover rivedere il proprio Piano dei trasporti, tenendo conto delle politiche settoriali di recente elaborate nel quadro strategico nazionale per il prossimo periodo di programmazione 2007/2013.

Possiamo infatti osservare che, nei documenti preparatori per la definizione del quadro strategico nazionale, il territorio nazionale è stato diviso in macrozone che costituiscono una sorta di "master plan", che, una volta messo a sistema, potrà contribuire alla competitività allo sviluppo ed alla coesione del Paese.

Su questo punto mi riservo di effettuare alcune puntualizzazioni sulla posizione assunta dalla Regione Siciliana in merito e su come la Regione intende contribuire alla costruzione del master plan, con precise proposte.

A questo punto devo fare un passo indietro.

Ritengo, infatti, che la valenza di un master plan di questo tipo sia di grande spessore, perché una delle più grosse difficoltà incontrate dall'Amministrazione in questo settore è proprio legata alla consapevolezza di rivolgersi ad interlocutori non abituati ad un linguaggio di questo tipo, per cui parlare di porti, interporti, sistemi portuali, autoporti ed in generale di logistica integrata credetemi, è stato veramente difficoltoso.

Ritengo pertanto che Master come questo sono veramente importanti, perché servono ad acquisire un linguaggio tecnico e la completa cognizione dei termini utilizzati.

Sembra una banalità, ma pensate che vi sono ancora oggi amministrazioni locali che non hanno la consapevolezza di cosa sia un'area retroportuale o un interporto.

L'attività condotta in questi anni dal Dipartimento può essere qualificata come una forma di alfabetizzazione delle amministrazioni locali, per poter avviare con esse un dialogo per mettere in campo tutta una serie di attività, di proposte per realizzare l'infrastrutturazione logistica della regione.

Un'altra grossa difficoltà è stata quella di superare i localismi che vorrebbero per ogni amministrazione locale la realizzazione di un hub aeroportuale intercontinentale o un porto di transshipment che per ovvie ragioni non è possibile realizzare.

Oggi, dopo cinque anni di interventi sul territorio, siamo riusciti ad individuare le esigenze e gli interventi fondamentali, per dotare i nostri *terminals* portuali di quegli elementi infrastrutturali in grado di renderli competitivi con le altre realtà portuali nazionali.

Realizzando una ricognizione dei *terminals* portuali dell'Unione Europea, ci siamo resi conto che pur avendo la Sicilia una altissima dotazione di porti, solo in pochissimi casi si sono riscontrati gli elementi che avrebbero consentito di svolgere le attività necessarie a contribuire alla competitività del Paese a livello euromediterraneo.

Dicevo, è stata effettuata una verifica per valutare quali porti potevano avere le *performances* potenziali tali da poter competere con i grandi nazionali.

I porti siciliani devono necessariamente competere con altre realtà portuali e, allo scopo, il nostro Piano individua una serie di azioni finalizzate a rendere ogni singolo porto (e quando parlo di porto mi riferisco ad una classificazione di porto quanto meno regionale, ma preferibilmente di livello nazionale) funzionale allo sviluppo del sistema regionale, immaginando dei *sistemi portuali regionali* distinti sulla base della specificità delle funzioni.

Quindi, non porti competitivi e concorrenti tra di loro, ma porti organizzati e suddivisi per specificità di servizi, nella consapevolezza che una situazione del genere avrebbe potuto conferire ai porti regionali quel valore aggiunto che può effettivamente consentire loro di competere a livello nazionale ed europeo.

Sono stati individuati, essenzialmente, tre sistemi portuali:

- a) il sistema portuale orientale, basato sui porti di Catania e Augusta;
- b) il sistema portuale occidentale, basato sul porto di Palermo-Termini Imerese ;
- c) il sistema portuale meridionale basato sui porti di Siracusa-Pozzallo.

Un altro aspetto, che abbiamo voluto sottolineare, riguarda l'indirizzo di promuovere i sistemi portuali, non soltanto con

azioni riguardanti l' ente gestore del porto, ma anche nei confronti di coloro i quali lo usano.

Ampliando la visione a livello di sistema è necessario, infatti, coinvolgere nelle azioni di sviluppo dei sistemi portuali anche tutti quegli attori che possono partecipare ad un partenariato pubblico-privato: mi riferisco non soltanto alle Autorità portuali, ma anche a tutti quei soggetti che, in qualche modo, hanno titolo e sono interessati allo sviluppo del sistema, tra cui certamente gli operatori portuali, i mediatori, le società di *import-export*, ecc..

Immaginiamo che un partenariato di questo tipo, composto da più soggetti, possa conferire competitività al sistema portuale. Sul piano teorico questo obiettivo sembra facilmente conseguibile, ma è evidente che dietro un programma del genere esiste tutta una serie di problematiche di carattere politico e organizzativo.

Il primo tentativo, come diceva prima il dottor Pujia, è stato quello di promuovere un sistema che consentisse il coinvolgimento degli operatori dall'autotrasporto, comparto che registra dati molto elevati di traffico rispetto alle altre modalità.

Lo strumento individuato è stato quello di riconoscere degli aiuti per trasferire un quota relativamente alta di merci della strada al mare. La Regione ha infatti introdotto degli aiuti nei confronti dell'autotrasporto accompagnato, intendendo per "accompagnato" non soltanto il rimorchio o il semirimorchio, ma il rimorchio più la motrice, in modo tale da incentivare l'uso del trasporto marittimo, anziché il percorso tuttostrada.

Diverse sono state le motivazioni che hanno indotto il nostro Dipartimento a promuovere un' operazione di questo genere. Una di esse è certamente la marginalità del nostro territorio, che rende maggiormente costoso il trasferimento dei prodotti siciliani principalmente quelli provenienti dal settore dell'ortofrutta ai mercati del centro nord, con la conseguenza che le nostre merci risultano penalizzate rispetto a quelle provenienti da altre zone.

L'operazione non è stata facile, e per nulla scontata, ma sostenuta dalla consapevolezza che questo regime di aiuti sicuramente avrebbe contribuito in maniera notevole, come in effetti sta accadendo, al rilancio del trasporto marittimo.

L'operazione, ripeto, non è stata facile perché si trattava di rendere ammissibile un regime di aiuti di Stato ad un settore.

L'*iter* ha infatti comportato due anni di istruttoria presso la Commissione Europea, per il rilascio del parere di ammissibilità.

Si tratta di un regime di aiuti, vorrei precisare, basati sulla compensazione dei costi esterni del trasporto tuttostrada in termini di incidentalità ed inquinamento ambientale.

Nella futura rivisitazione del Piano, sulla base delle esperienze passate ed in coerenza con i più recenti orientamenti nazionali, si è stabilito di prevedere interventi infrastrutturali non eccessivamente macroscopici che richiedano tempi lunghi e risorse ingenti, ma piuttosto di orientarci su interventi piccoli così detti di "*ultimo miglio*", di cui si conoscono sia le risorse economiche, le linee di finanziamento, e i tempi di realizzazione certi.

Il rischio è infatti quello che, nelle more della realizzazione di macro interventi, gli scenari trasportistici possano mutare.

Queste, in estrema sintesi, sono i principali indirizzi che la Regione si è data per i prossimi anni con il piano regionale dei trasporti, ferma restando la possibilità di individuare delle alternative, anche alla luce degli ultimi episodi di criticità riscontrate.

Al riguardo costituisce un significativo esempio il traghettamento dei mezzi pesanti da Tremestieri, alternativo a quello dal porto di Messina.

I numeri sono molto interessanti: punte fino a 2000 passaggi al giorno, con 20.000 passaggi mensili.

Sono dati che destano perplessità se si considera che questo approdo è nato per sopperire ad una situazione di emergenza, quella dovuta all'inquinamento ed alla congestione del traffico

nella città di Messina, e che non può assolutamente far fronte al traffico attuale in continua crescita.

Potrei elencarvi altri dati, ma in questo momento vi dico solo che il *trend* è in netto aumento, soprattutto per quanto riguarda il cabotaggio, mentre il trasporto gommato, nonostante gli interventi disincentivanti continua ad avere una crescita notevolissima.

Dagli ultimi dati di rilevamento emerge come la maggior parte dei volumi di traffico internazionale è in calo, denunciando una scarsa propensione delle nostre aziende di trasporto a competere sul piano internazionale, trasformandosi da aziende di autotrasporto ad aziende di autotrasporto e logistica.

Per il momento mi fermo qui, ringrazio per l'attenzione e rinvio ulteriori considerazioni al dibattito che si terrà più tardi.

GUIDO CAMARDA

(c.s)

Ringrazio l'architetto Monteleone per le cose interessanti che ci ha detto e per la chiara esposizione di problematiche – anche politiche – complesse.

Do quindi la parola al dottore Luca Sisto, Dirigente del servizio “Politica dei Trasporti” della Confitarma, che ci parlerà del *“Mercato del trasporto marittimo, traffico turistico e competitività delle flotte nel Mediterraneo”*.

